Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2249

04. 05. 88

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/1984 —

Zukünftige Gestaltung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke 671 (Kusel – Landstuhl)

Der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr – E 12/ 32.30.05/30 VM 88 (1) – hat mit Schreiben vom 28. April 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Beantwortung erfolgt im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn, die bei der Planung und Durchführung derartiger Maßnahmen in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung handelt. Diese Maßnahmen sind sowohl im Sinne der zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Rheinland-Pfalz geschlossenen Vereinbarung zur künftigen Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs als auch der Bundestagsbeschlüsse vom 13. und 26. Juni 1985 zum Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn in der Fläche.

1. Welcher Anteil der von der Deutschen Bundesbahn (DB) in „Die Bahn in Rheinland-Pfalz" genannten Investitionsmaßnahmen von ca. 7 Mio. DM entfällt auf die Strecke 671 Kusel–Landstuhl, welcher Anteil auf die Strecke 424 Limburg–Au?

Auf der Strecke 671 Kusel – Landstuhl sind nach der Entwurfsplanung der DB Investitionen in Höhe von insgesamt rd. 6,67 Mio. DM vorgesehen. Auf die Strecke 424 Limburg – Au (Sieg) entfallen rd. 0,32 Mio. DM.

2. Welche Maßnahmen sind im einzelnen für die Strecke 671 bis zum Jahre 1995 vorgesehen, und wann werden sie verwirklicht?

Für die Strecke Kusel – Landstuhl ist die Einrichtung eines „signalisierten Zugleitbetriebs" vorgesehen, der eine kostengünstigere Betriebsführung ermöglicht.

Gleichzeitig werden die Einrichtungen und Anlagen dem Umfang angepaßt, der zur reibungslosen Abwicklung eines bedarfsgerechten Betriebsprogramms im Personen- und Güterzugbetrieb notwendig ist.

Die Bahnhöfe Glan-Münchweiler, Altenglan und Kusel bleiben als Bahnhöfe erhalten, die Bahnhöfe Ramstein und Theisbergstegen werden in Haltestellen (Haltepunkte mit Anschlußstelle) umgewandelt, die Bahnhöfe Steinwenden und Rammelsbach in unbesetzte Haltepunkte. Die Bedienung im Schienenpersonennahverkehr bleibt wie bisher erhalten.

Die Realisierung der genannten Planungen ist bis etwa Mai 1990 vorgesehen.

3. Nach Auskunft des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17. Dezember 1987 (an den Arbeitskreis Verkehr der GRÜNEN KV Kusel) ist auf der Strecke 671 die Einführung eines Zugleitbetriebes mit technischer Sicherung vorgesehen.

   Welches der verschiedenen, von der DB erprobten Zugleitsysteme ist für die Strecke 671 geplant? Wird ein flexibles Funkleitverfahren eingesetzt oder ein zeitaufwendiges System mit Streckenfernsprechern?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird Bezug genommen. Bei dieser künftigen Betriebsform sind alle Bahnhöfe mit Ein- und Ausfahrsignalen ausgerüstet. Die Verständigung zwischen dem für die Abwicklung der Zugfahrten zuständigen Zugleiter im Bahnhof Altenglan und den Triebfahrzeugführern der Züge erfolgt über Zugbahnfunk.

4. Welche Konsequenzen wird die vereinfachte Betriebsführung für DB-Kunden

   a) im Güterverkehr,

   b) im Personenverkehr haben, insbesondere was Fahrzeiten, Anknüpfung Schiene/Bus, umsteigefreie Verbindungen von und nach Kaiserslautern, Zugfrequenzen und Schließung von Fahrkartenausgaben betrifft?

a) Güterverkehr

   Die Umstellung der Strecke Kusel – Landstuhl auf signalisierten Zugleitbetrieb hat keine Auswirkungen auf die Abwicklung des Güterverkehrs,

b) Personenverkehr

   1. Fahrzeiten

   Bei den Fahrzeiten entsteht keine nennenswerte Veränderung.

2. Anknüpfung Schiene/Bus

Die Verknüpfung zwischen Schiene und Bus bleibt im bisherigen Umfang erhalten.

3. Umsteigefreie Verbindungen von und nach Kaiserslautern

Ab Sommerfahrplan 1988 werden in der Verbindung Kusel – Kaiserslautern sieben und in der Gegenrichtung acht durchgehende Züge angeboten.

4. Zugfrequenzen

Ab Sommerfahrplan 1988 wird auf der Strecke Kusel – Landstuhl ein angenäherter Taktfahrplan eingeführt (Richtung Landstuhl – Kusel ab 12.29 Uhr Stundentakt, Richtung Kusel – Landstuhl ab 10.16 Uhr Stundentakt, zusätzliche Verdichtung in der Hauptverkehrszeit).

5. Fahrkartenausgaben

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, mit der Einführung des signalisierten Zugleitbetriebes die Fahrkartenausgaben in Ramstein, Steinwenden, Glan-Münchweiler, Rehweiler, Eisenbach-Matzenbach, Theisbergsteigen und Rammelsbach zu schließen.

Statt dessen sollen die Serviceleistungen, wie Beratung, Auskünfte und Verkauf von Fahrausweisen, freien Agenturen oder Postdienststellen übertragen werden. Zudem ist das Zugbegleitpersonal in der Lage, neben Fahrausweisen zum Regeltarif auch die Paßangebote sowie Spezialangebote, wie z. B. Sparpreis und Supersparpreis, zu verkaufen.

5. Bleiben die Serviceleistungen Reiseauskunft, Beratung, Verkauf von Sparpässen und Sparpreisangeboten gewährleistet, wenn bei Auflösung von Fahrkartenausgaben Automaten oder Agenturen eingerichtet werden?

Ja; auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Ist mit der Auflassung, Neueinrichtung oder Verlegung von Haltepunkten bzw. Bahnhöfen zu rechnen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Sonstige Änderungen sind nicht geplant.

7. Wird es bei der jetzigen Quote von Busparallelverkehr bleiben?

Änderungen sind vorerst nicht geplant, da die Busbedienung zwischen Kusel und Altenglan wegen der Weiterführung ins Glantal und zwischen Landstuhl und Ramstein wegen des Flugplatzes Ramstein erhalten werden muß.

8. Bleiben die bisherigen Zugkreuzungsmöglichkeiten außerhalb des zweigleisigen Abschnittes erhalten?

Zugkreuzungen sind – an den betrieblichen Erfordernissen orientiert – weiterhin in Glan-Münchweiler, Altenglan und Kusel möglich.

9. Wie werden sich der Wegfall von Zugkreuzungsmöglichkeiten und der zweigleisige Betrieb des Streckenabschnitts auf attraktivitätssteigernde Maßnahmen, wie Taktfahrplan, Einsatz von Eilzügen vor und nach Nahverkehrszügen, Einsatz von Sonderzügen im Güter- und Personenverkehr sowie auf Verspätungen von Gegenzügen, auswirken?

Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 8 wird Bezug genommen. Bei der künftigen Betriebsgestaltung sind neben dem vorgesehenen Taktfahrplan im Schienenpersonennahverkehr auch Sonderzugfahrten im Güter- und Personenverkehr möglich.

10. Erlaubt die für die Strecke 671 geplante Betriebsweise Durchfahrten und Überholungen (Eilzugverkehr in Abstimmung mit Nahverkehrszügen)?

Durchfahrten und Überholungen von Zügen sind in den Bahnhöfen Glan-Münchweiler und Altenglan weiterhin möglich.

11. Die Triebwagen der Baureihe 628/928 können Gleise, die von anderen Triebfahrzeugen langsamer befahren wurden, mit höherer Geschwindigkeit bereisen.

Um wieviel wird sich die durchschnittliche Reisezeit von Kusel nach Landstuhl bzw. Kaiserslautern verkürzen, oder verlängert sie sich gar mit der Einführung des Zugleitbetriebes?

Für die Triebwagen der Baureihe VT 628/928 gelten die gleichen betrieblichen und technischen Bedingungen, insbesondere beim Durchfahren von Kurven, wie für alle Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

12. Werden die Züge im künftigen Fahrplan im allgemeinen nach Kaiserslautern verlängert wie bisher üblich, und wird es weiterhin in der Regel durchgängige Züge Kaiserslautern–Kusel geben?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

13. Werden die künftigen Fahrpläne auch auf die bisher kaum (mangels zeitlichem Angebot) erschlossenen potentiellen Nahverkehrs-

kunden im Berufs- und Pendlerverkehr, beispielsweise Mitarbeiter des Opel-Werkes, ausgerichtet sein, und erfolgt bei der Fahrplanerstellung eine Absprache bzw. Abstimmung mit entsprechenden Betrieben?

Die Deutsche Bundesbahn ist bemüht, ihren Nahverkehrskunden nachfragegerechte Leistungen anzubieten und dabei auch die Bedürfnisse des Berufs- und Pendlerverkehrs zu berücksichtigen. Sie führt dazu alljährlich vor der Erstellung der Fahrpläne Informations- und Abstimmungsgespräche bei der Industrie- und Handelskammer in Kaiserslautern. Die Fa. Opel AG hat – zum Bedauern der Deutschen Bundesbahn – an diesen Beratungen bisher nicht teilgenommen.

14. Die vereinfachte Betriebsführung verursacht erheblich geringere Betriebskosten; der Zugverkehr kann mit minimalem Personaleinsatz betrieben werden.

Ist bei der Strecke 671 an eine Wiedereinführung des Sonntag- und Samstagnachmittagsverkehrs gedacht?

Eine Wiedereinführung des Sonntag- und Samstagnachmittagsverkehrs wäre möglich, ist allerdings abhängig von der künftigen Entwicklung der Nachfrage.

15. Um wieviel erhöhen sich die Kosten bei der Einrichtung einer zuggesteuerten automatischen Bahnübergangssicherung, wenn es sich nicht um eingleisigen Betrieb, sondern um eine zweigleisige Strecke handelt, die jedoch nicht für „Falschfahrbetrieb" ausgelegt ist, die also für jede Fahrtrichtung nur ein Gleis besitzt?

Nach den Ermittlungen der Deutschen Bundesbahn wäre im Falle eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke der Einbau von ca. acht zusätzlichen technischen Bahnübergangssicherungen erforderlich. Dadurch würden sich die Kosten für die Einrichtung einer zuggesteuerten Bahnübergangssicherung nahezu verdoppeln.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333